

過ぎたるは及ばざるがごとし -- バンコクの交通事情（フォトエッセイ）

著者	ケオラ スックニラン
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	266
ページ	22-25
発行年	2017-11
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00049758

■フォトエッセイ■

過ぎたるは及ばざるがごとし

——バンコクの交通事情——

写真・文 ケオラ・スックニラン



タクシーで混雑する
バンコク中心部の道路



小型公共バス

東南アジア最大級の都市であるバンコクには多種多様な交通手段が存在するが、それが便利さにつながらないことが、赴任してからの最大の不思議の1つである。本稿ではバンコクの多様な交通手段を写真で紹介しながら、便利にならない原因を考察する。バンコクの交通手段の種類と数の多さは、世界最大級の都市である東京と比較しても引けを取らない。面積約1569平方キロのバンコクにおいて、登録されている自家用車と自家用バイクはそれぞれ約531万台と約330万台である（<https://www.data.go.th> 2016年2月現在）。さらに主要な公共交通手段として、約10万台の都市タクシーと約9万台のバイクタクシーが加わる。これに対して、面積約2188平方キロの東京都で登録された

自家用車の数はバンコクの半分程度の約260万台である（<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/> 2017年3月現在）。自家用バイクの登録数は約17万台とバンコクの約5%に過ぎない。タクシーの数も東京は約4万5000台で、バンコクの半分の規模である（<http://www.taxi-japan.or.jp> 2015年3月31日現在）。バスは、電車や地下鉄については、東京がバンコクを大きく上回るが、バンコクには東京にはないその他の交通手段が存在する。

代表的なものとしては川や水路を行き来する船がある。また、バイクタクシーとタクシーの中間的な公共交通手段として、三輪タクシーのトゥクトゥクと軽自動車を改造したシーロー（四輪）もある。これらの数人乗りの小さい乗り物は、観光客が集まるところや外



ソンテウ（2列）



シーロー（四輪）



無料列車

国人が多く住む地区で、宿泊施設から駅や観光地間を往復することが多い。さらには、タクシーとバスの中間的な乗り物として、小型トラックを改造したソンテウ（2列）や12人乗りのワンボックスカーがそのまま利用される小型バスもある。ところが、バンコクの交通事情は便利とは程遠いものである。1つは、慢性的な交通渋滞から移動可能な平均速度が遅い。たとえば、朝夕のラッシュ時ともなれば、市内では3、4キロの距離でも1時間以上かかってしまうのが普通である。市街地から直線距離で約20数キロ先にある国際空港までは、高速道路を利用しても45分から1時間はかかってしまう。市内と空港をつなぐ電車でも頻度が多くないため、1時間はかかる。市内から空港行きのバスも運行されているが、時間に余裕がある場合以外は、利用しない方がいい。



ラッシュ時のスカイトレイン

他方、これらの移動手段を利用するためのコストも安いとは言えない。乗用車の値段は、日本より高い場合が多い。公共交通機関の利用料金は利用者の平均所得から考えれば非常に高いといえる。たとえば、1回あたりの単価が安いバイクタクシーは、2キロまでは1キロあたり約20バーツが一般的である。タイの最低賃金が300バーツ/日であるため、20バーツはその6.6%に相当する。最低賃金水準で相対化した場合、1キロを移動するのに500円かかる計算になる。しかし、バンコクでの移動の問題は、実際に利用した際の時間や費用だけではない。一定の条件の元で運転手と利用客との交渉によって運賃を決めることが法律で認められていることに加え、違法である乗車拒否が実質野放しになっている。たとえば、



パトゥナム船着場

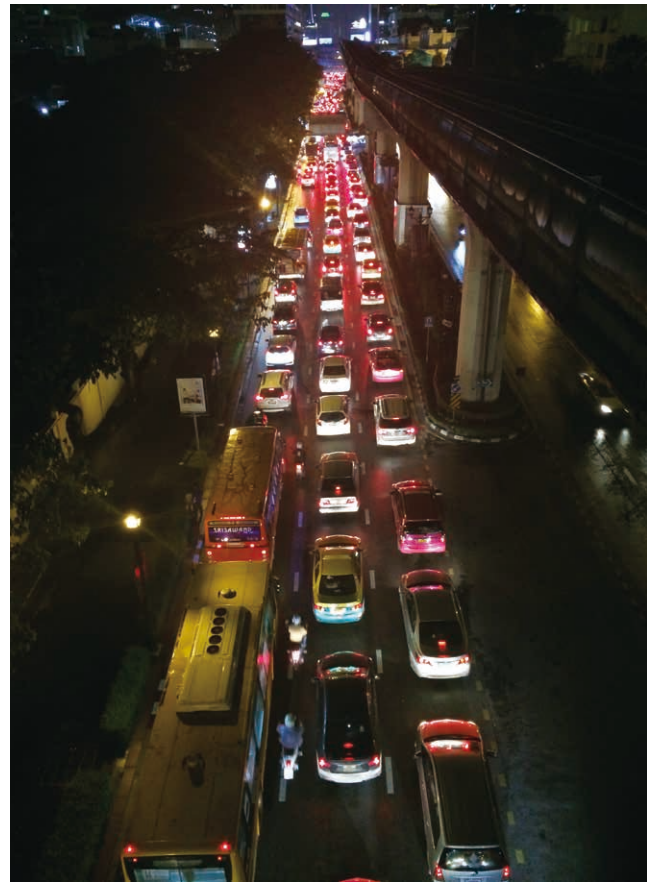
水上バスから見た風景



バイクタクシーは2キロ以上の距離では交渉による運賃設定が認められている。タクシーに乗る場合も、どこまで行きますかと聞くのが、暗黙のルールとなっている。つまり、乗客のいないタクシー、シーロー、トゥクトゥクがあっても利用できるとはかぎらない。乗車拒否の理由は、渋滞、距離が近すぎる、遠すぎるなどさまざまあるが、筆者は競争の主体が多すぎるためだと考える。個人、社員を問わず、運転手の収入のほとんどは、効率的な稼働率に依存している。これを最大化しようとするが、過剰な競争相手と複雑なバンコクの交通事情によって、結果は逆になっているのだと思う。1台のタクシーを数人の運転手が交代で運転することが多いことから、正規の運転手だけでも数十万人は常にいる。1人1人の運転手が客と交渉する一瞬の間に最適な判断をすることは不可能であることが原因であろうと推測する。これまでは異なった距離、行き先、運搬人数などのさまざまな交通課題に取り組んできた結果として、バンコクには世界的に見ても多様な交通手段が整備されたと思うが、現時点の結果としては、まさに「過ぎたるは及ばざるがごとし」の良い例だと感じる今日この頃である。

Souknilanh Keola/JETRO バンコク事務所

2007年にアジア経済研究所に入所。2016年4月からバンコク事務所に赴任。



夕方ラッシュ時の道路



バイクタクシー